

# 自転車世界一周

下地 利秀 [www.geocities.jp/worldwindsjp](http://www.geocities.jp/worldwindsjp)

## はじめに

「道はローマに続く」という言葉がある。人や物を運ぶ役割を担う道は必ずどこかに繋がっているものだ。目の前に広がる道を眺めていると「この道は一体どこまで行くのだろうか？」と素朴な疑問が湧いてくる。1992年、大学3年20才のとき、僕は遠くの景色に憧れて車で国内を旅行しようと思いついた。しかし免許を取得したものの車を買う余裕がないことに気が付いた。「4輪も2輪も大して変わらないはず！」半ば意地になって買ったのが1万円ほどのマウンテンバイクだった。今思えば無茶苦茶な展開だったが僕は若さに任せて自転車に荷物を括りつけて旅に出た。しかしこれが想像以上に面白い。速度が遅いので色々なものが目に飛び込んできて日常とは違う刺激が味わえる。出会いも多く地元の人々の温かさを直接肌で感じることができる。そして自分の足で進んでいるという強い感覚がさらにペダルを踏み込む力になった。それ以来僕は自転車の魅力に取り付かれ日本中を走り回った。社会人になって舞台は海外に移りネパール、モンゴル、ベトナムにも足を伸ばした。そして1999年27才のとき、5年間勤めた会社を退職し自転車で世界一周の旅に出発した。「この道の先はどうなっているのだろうか？」そんな強い好奇心が僕を突き動かす原動力になった。

走行距離5万3千km、3年7ヶ月の長い旅路で訪れた国は40ヶ国にのぼる。自転車で走りながら僕は道端の風景を3000枚の写真に収めた。



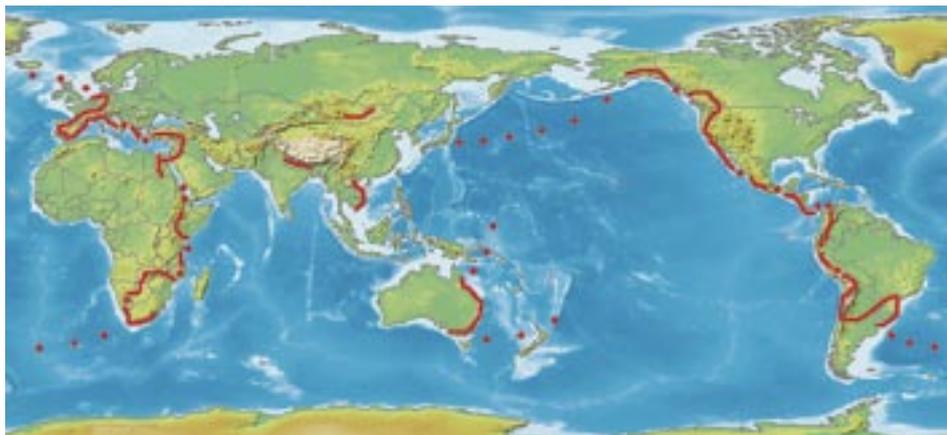
カナディアンロッキーの道

木々の緑、看板、お店、車、行き交う人々など、色とりどりの写真は世界の様子を鮮やかに物語る。今回は僕が走ったルートを辿りながら「道」にまつわる写真を選び出した。サイクリストの視点で世界の道を2回に渡って紹介しよう。

## 北米の道

「KEEP RIGHT」は右側通行という意味だ。北米の道は日本の左側通行と異なるので慣れるまでとても違和感がある。まず飛行機でアラスカに渡り走り始めたのが初日は本当に混乱した。視界に入る信号や看板が逆にあるのは頭で理解できても体で覚えるまで時間がかかった。右側通行は北米のほか多くの国々で採用され世界の主流となっている。しかし右側通行は車が正面衝突したときに心臓が巻き込まれるリスクが高いのではないかと思った。人間はとっさの時に心臓を無意識にかばうので左に曲がりやすらしい。この考え方だと日本の左側通行は賢い選択といえる。

北米で驚いたのはその道幅の広さだ。スペースに余裕があると見通しが良いので安心して通行できる。広々とした道は圧迫感が少なく利用者にとって快適だ。そのため歩行者、サイクリスト、車それぞれの住



◀走行ルート 北米→中南米→アフリカ→中東→ヨーロッパ→オーストラリア

み分けが進んでいる。スペースの確保、メンテナンス、建設費の増大など解決しなければならない課題もあるが事故防止のメリットは大きい。

北米はホテル代が高いので主にキャンプ場にテントを張って泊まった。キャンプ場は大体50kmごとにあるので特に心配はない。清潔なホットシャワーや炊事場も完備され料金は500円前後だ。キャンプ場で自炊をする事が多かったが大きなスーパーマーケットがたくさんあるので食材の購入は簡単だ。地図やパンフレットは行く先々の観光案内所で無料で手に入る。快適に旅が続けられる環境が整っているので旅行者の中には家を持たずにキャンピングカーで北米を渡り歩く人もいる。必要なものは何でも揃うので自転車で旅をするのもまったく苦にならなかった。快適なサイクリング道路が整備されている場所も多いのでまた走ってみたいエリアだ。



◀カナダ ハイウッド峠 右側通行の道



アメリカの田舎町▶道幅がとても広い



◀ゴールデンゲートブリッジを渡る



サンタバーバラ▶の快適なサイクリング道路

## 中南米の道

1万7千kmに及ぶ中南米の道のりはバラエティーに富んでいた。熱帯雨林のジャングルから雪が残る標高6000mの高山地帯まで気候も様々だ。インカ遺跡で有名なペルーを見てみよう。古代からアンデス高原を中心に文化が栄えていたので4000mを超える所にもしっかりと道路が築かれている。道幅は適度に広く路面状況も良く快適だ。アップダウンは厳しいが青空と雪山を望む素晴らしい景色がどこまでも続いている。少しずつ高度を上げていったので高山病にはならなかった。

世界遺産に登録されているマチュピチュ遺跡は標高2400mの山中にある。高台に忽然と浮かぶ様子はまさに天空の城をイメージさせる。マチュピチュはカミノインカと呼ばれる石畳の細い道で他の地域と繋がっている。インカ帝国は情報伝達の手段や物資の補給路として道作りを重視した。険しい山道に築かれた石畳の道は四方に広がり100kmを超え緻密に作られている。非常に高度な技術を持ったインカ文明は未だに多くが謎のままだ。

ペルーの低地には砂漠地帯が広がり乾燥した大地が続く。アスファルトは粗い感じで路面抵抗が強く少し走りづらい。道幅は狭いものの極端に交通量が少なく後続の車も大回りで追い越してくれるので危険は感じなかった。貴重な水は20kmごとに点在する町で手に入る。水が少ない地域だが太古から定住者がいてナスカー帯には不思議な地上絵が残されている。ナスカは現地語で過酷な土地を意味し年間降水量はたった1mmだ。地上絵は天空の神々に捧げられたもので雨乞いの儀式に使われたと言う説が有力視されている。

人口が集中するペルーの都市部は急速に発展してきている。スペインによる植民地化の影響で町並みは教会を中心に分かりやすくマス目状に区画整理されている。しかし人口が多いので交通量も多く路上駐車などマナーも悪い。スリ、詐欺などの事件が多いので都市部は短時間で走り抜けるようにした。ちょうどフジモリ大統領の政治問題が表面化した時期だったので日系人に対して風当たりが強かった。言動には十分気を付け事件に巻き込まれないように注意した。



◀アンデス高原の道



ここは高度4000m ▶



◀ナスカの砂漠地帯を自転車で駆け抜ける



ペルーの市内は ▶ 混雑している

## アフリカの道

「ゾウが闊歩する道がある？」そんなバカなことだったがジンバブエでは日常の出来事だった。時々注意を促す黄色い看板が道端に立っている。ばったりゾウに出くわしたら動かずに止まった方が身のためだ。近づいて写真を撮ろうとしたら耳を広げて威嚇されたことがある。全身から血の気が引いて命の危険を感じた。野生のゾウは気性が荒いのでうかつに近づかない方がいい。ゾウが通れる道ならライオンやチーターが突然現れてもおかしくない。「縄張りを持つ肉食獣は滅多に道路に現れないから大丈夫」と地元の人に言われたが可能性はゼロではない。道端で野宿しなければならぬ日が2回だけあったが怖くて眠れなかったことは言うまでもない。

ジンバブエ国内の主要道路はしっかり舗装されていて道脇に立つバオバブの木がアフリカらしさを感じさせる。「アフリカの道は主に未舗装」と思い込んでいたのだがちゃんと整備された道が続いていた。交通量は少なく歩道もあり快適なサイクリングが楽しめる。市内でも交通量は比較的少ない。所得が低いため車を所有できる人が限られているからだ。交通機関は乗合のバンが主流で手を挙げればどこでも乗り降りできるので手軽だ。しかし道を歩いている人もたくさんいる。地元の人々は20km離れた隣町でも平気で歩いていく。日暮れまでに着けばいいといった感じで彼らは早いことや急ぐことにそれほど価値を見いださない。アフリカタイムは太陽と共にゆっくり進み時計の針をあまり気にしない。物質文明に執着せず自然のリズムに合わせて生活しているのだ。

(次号に続く)



◀ゾウ注意の看板



道を横切るゾウ ▶



◀バオバブの木



ジンバブエの町 ▶ の風景 交通量が少ない